

DORNIER Do 24ATT

Ing. MILAN CVRKAL, LHS

Návštěvníci mezinárodní letecké výstavy ILA, uspořádané v květnu letošního roku tradičně na letišti v Berlíně-Brandenburgu, mohli kromě jiných exponátů obdivovat i nově zrestaurovaný třímotorový létací člun Dornier Do 24ATT s filipínskou poznávací značkou RP-C2403. S obojživelným letounem přilétl do Evropy v rámci světového turné jeho majitel a ředitel společnosti South East Asian Airlines (SEAIR), vnuk legendárního německého konstruktéra létacích člunů Clauda Dorniera, kapitán Iren Dornier.

Předchůdcem byl Do 24

Historie německých létacích člunů Do 24 se začíná psát vlastně už v roce 1926, kdy velitelství holandského námořního letectva objednalo velký počet letounů Dornier Wal, které měly být nasazeny do služby v tehdejší Holandské Východní Indii. Rychle za-

následovníka Walu, který však holandskému námořnímu letectvu svými parametry nevyhovoval. Jeden z důstojníků, C. Sanders, následně zformuloval souhrnné požadavky na nový, větší, letoun, který měl mít celokovovou konstrukci, tři motory s vrtulemi v klasickém (nikoli tlačném) uspořádání, maximální rychlost kolem 315 km/h a vnitřní uspořádání, které mělo cestujícím zaručit dostatek pohodlí při letech na dlouhých tratích. Uvedené požadavky byly ná-

1935 představil návrh označený P.14 a během několika následujících měsíců jej dohotovil do finální podoby označené Do 24. Dne 6. srpna 1936 byla mezi zadavatelem a výrobcem podepsána smlouva o dodávce šesti těchto létacích člunů. Jelikož tehdejší německé ministerstvo letectví (RLM) nechtělo výrobu letadel vy-

hodit, budou předány RLM a zbývající dva, V3 a V4 s motory Wright Cyclone GR-1820-F52, odeberou Holanďané. První vzlet Do 24 se uskutečnil 3. července 1937, kdy zkušební pilot Erich Gundermann zalétal z Bo-

starávající stroje si však již o osm let později vynutily hledání jejich modernějšího následovníka. Přibližně v téže době dokončili ve firmě Dornier-Metallbauten GmbH v německém Friedrichshafenu první prototyp Dornieru Do 18, zmodernizovaného

sledně předány několika výrobcům této kategorie letadel, především domácímu Fokkerovi, americké firmě Sikorsky a Dornierovi. Ze „soutěže“ vyšel nejlépe Dornier, který v roce

hraničního odběratele povolit, směřovala objednávka na Dorniera prostřednictvím jeho švýcarské pobočky Aero-Metall AG. z Altenrhein u Bodamského jezera. Náhradu starých Walů začala zanedlouho řešit i Luftwaffe, kterou, díky jejím obdobným požadavkům, Do 24 rovněž zaujal. Záhy proto bylo rozhodnuto, že Dornier postaví ve svých dílnách ve Friedrichshafenu celkem čtyři prototypy, z nichž dva první, Do 24 V1 a V2 vybavené naftovými motory Junkers Ju-

damského jezera stroj V3. O den později byl letoun předán holandskému námořnímu letectvu (Marine Luchtvaart Dienst – MLD) k letovému ověřování. Dne 5. září stroj s poznávací značkou D-ADLP přelétl do Einswardenu k firmě Weser Flugzeugwerke, která s ním následně uskutečnila zkoušky v Severním moři, úspěšně ukončené o necelé dva měsíce později. Další cestu, tentokrát v rozloženém stavu na lodi z Hamburku do Morokrebanganu v Holandské Východní Indii letoun přeznačený na Do 24K-1 nastoupil 10. listopadu 1937. Druhý stroj, Do 24 V1 vyko-



Dvojitě svislé ocasní plochy a zadní prosklená kopule

nal, první vzlet 10. ledna 1938 následován krátce poté letounem V2 (D-AIBE). Testování obou Dornierů, které probíhalo na zkušební základně (Erprobungsstelle – E-Stelle) v Travemünde, prokázalo výkonovou nedostatečnost instalovaných motorů Jumo, na což RLM zareagovalo úplným zastavením objednávek těchto letadel a přesunutím svého zájmu na stroje Blohm und Voss Bv 138. Oba testované prototypy zůstaly na základně v Travemünde. Po napadení Dánska a Norska Německem 9. dubna

málo bezpečné kotviště opustit a v noci na 16. dubna odlétla zpět do Travemünde. Na palubě se přitom kromě dvou pilotů nacházeli tři cestující: dva zranění němečtí námořní důstojníci a britský zajatec – synovec Winstona Churchilla. Po 12,5 hodiny trvajícím přeletu přistál V1 v 15.49 hodin na hladině Potenitzerského jezera poblíž Travemünde. O tři dny později měl vykonat cestu

Vzkříšení veterána

V roce 1929 představil dr. Claude Dornier veřejnosti dvanáctimotorový celokovový létací člun Dornier Do X, v té době největší, nejtěžší a nejvýkonnější letoun této kategorie na světě, který krátce poté podnikl manifestační turné kolem světa, při němž navštívil řadu míst v Africe, Severní a Jižní

sloužila až do sedmdesátých let u španělské námořní záchranné služby. V roce 1971 byla z provozu vyřazena, uskladněna a následně odprodána do SRN, kde se stala jedním z exponátů muzea ve Schleissheimu. V roce 1979 o ni projevil zájem I. Dornier a po dohodě s vedením muzea zahájil její celkovou renovaci, respektive



modernizaci, která si vyžádala celkové investice ve výši 6 miliónů dolarů. Během ní letoun dostal nové

křídlo s moderním aerodynamickým profilem, turbomotorové motory Pratt and Whitney Canada PT6A-45B o max. výkonu 838 kW, zesílený zatahovatelný podvozek převzatý z typu Do 31, atd. Pilotní kabina dvoučlené posádky byla vybavena soudobou avionikou. Nově,

Americe a v Evropě. Přesně po 75 letech dostal vnuk C. Dorniera, kapitán Iren Dornier žijící na Filipínách, nápad uskutečnit stejnou cestu jako jeho dědeček, avšak s použitím Dornieru Do 24, neúspěšnějšího létacího člunu sestrojeného v Německu v celkovém počtu 294 letadel. Jeho výkony byly ve své době skutečně obdivuhodné. Během II. světové války zachránila tato letadla přes 11 tisíc osob, které z nejrůznějších příčin ztroskotaly na moři. Několik letadel přitom zůstávalo v činné službě u námořních letectev ještě v sedmdesátých letech minulého století. Právě z nich si Iren Dornier vyhlédl i „svůj“ letoun. Vyrobený pod číslem 5345 v roce 1944, „Do Čtyřiadvacítka“

1940 využila oba odstavené letouny Luftwaffe k dopravě zásob pro německé jednotky v oblasti Narviku. Dornier Do 24 V1 s označením TJ+HR, vybavený kulomety MG 15 a Rheinmetall-Borsig MG 204, byl do Norska k jednotce KGzbV 108-See (Kampfgeschwader zum besondere Verwendung 108-See) přelétnut osádkou A. Mlodocha 12. dubna. Zakotven kvůli dokonalejší ochraně ve vrakovišti námořních plavidel v jednom z četných fjordů přečkal s menšími šrámy dva útoky britských jednotek, po nichž se posádka s poškozeným strojem rozhodla dočasné

s nákladem potra-
vin do Narviku druhý Do 24 V2 označený DP+DH. Po absolvování krátkého záletu se však pilot A. Mlodoch rozhodl pro stroj V1 i za cenu menšího zpoždění odletu o několik dní v důsledku stále trvajících oprav utrpěných poškození. Druhý prototyp se tak na norské bojiště dostal až později. V září 1940 přistál V1 nouzově na pláži u norského města Vardo, následně byl rozebrán a rybářskou lodí odtransportován do přístavu. Tam jeho stopy končí. Do 24 V2 se po skončení okupace vrátil zpět do Travemünde, kde byl záhy sešrotován. Ze čtyř prototypů tak zůstaly v provozu pouze dva holandské.

Detailní záběr na před sabinou a středový motor





avšak s maximálním citem pro dobovou autenticitu včetně zachování klasické průhledné kopule umožňující dvěma sedícím osobám nerušený výhled do 360° během letu, byla upravena kabina pro 19 cestujících, kterým jsou k dispozici tři stewardi servírující za letu občerstvení na stříbrných podnosech a porcelánovém nádobí. K soudobému vybavení kabiny patří také pohodlná kožená křesla, palubní bar, kuchyňka a televizní obrazovka. Proti původním

Do 24 má letoun vyšší maximální vzletovou a přistávací hmotnost, cestovní rychlost a kapacitu. Po dokončení prací v roce 1983 byl stroj označený Do 24ATT (Amphibischer Technologie-Träger) s poznávací značkou D-CATD opětovně zalétán a následně vykonal několik příležitostných letů. V uvedeném muzeu o něj pečovali až do roku 2003, kdy byl přetransportován do místa stávajícího působení, na Filipíny, kde 5. února letošního roku uskutečnil na letišti Clark



Field první let a o dva dny později se stal oficiálně součástí flotily leteckého dopravce South East Asian Airlines (SEAIR). Poté již záměr jejího ředitele I. Dorniera podniknout cestu kolem světa začal nabývat konkrétní rysy.

Obnovenou premiéru měl zrestaurovaný létací člun Dornier Do 24ATT na letošním aerosalonu ILA 2004 v Berlíně

Cesta kolem světa za devět měsíců

Přípravy na velkolepě pojatý podnik uskutečněný pod heslem „Kayang Kaya! Historic Flight for Dreams“ (historický let za sny) byly zahájeny ve skutečnosti již dávno předtím. V současnosti stále probíhající cesta Do 24ATT kolem světa totiž nepředstavuje pouze samoučelnou show spojenou s předváděním restaurovaného letadla na různých leteckých akcích, avšak jejím prvotním posláním je podpora programů týkajících se ohrožených dětí z celého světa zaštitěných Dětským fondem OSN (UNICEF). Z výtěžku akce bude financována například výstavba škol a ubytovacích zařízení pro opuštěné děti ve filipínském hlavním městě Manile, získané prostředky mají směřovat i do dalších oblastí, jako je dětské zdravotnictví, apod. Samotná cesta byla zahájena na „do-



kde se stal exponátem již zmíněné Mezinárodní letecké výstavy ILA 2004. Po pozemním i letovém předvedení pokračoval v cestě přes Francii, Portugalsko, Španělsko a státy severní Evropy do Velké Británie, kde se mimo jiné zúčastnil letecké výstavy ve Farnborough. Odtud byla

(Indonésie, Malajsie, apod.), Austrálie, Nový Zéland (listopad, prosinec) a konečně Mikronésie, Polynésie, Japonsko, Taiwan a Čína. Závěrečný úsek cesty, z Hongkongu do Manily, je naplánován na 25. prosinec 2004. Podaří-li se realizovat cestovní itinerář bezezbytku,

navštíví Do 24ATT 87 míst pěti desítek zemí pěti kontinentů.

SEAIR se představuje

Neméně zajímavý je i provozovatel Do 24ATT, letecká společnost South East Asian Airlines - SEAIR. Založena by-



mácím“ letišti Clark ve čtvrtku 15. dubna přeletem do filipínského hlavního města Manily. Odtud se letoun vydal přes Thajsko, Indii, Pákistán, Saúdskou Arábii, Egypt a Turecko do Evropy, kde jej po Sicílii a italské Pise přivítali ve Švýcarsku. Prvního máje přišly Dornier pozdravit tisíce diváků k Bodamskému jezeru, kde letoun vykonal několik předváděcích letů. Po pětidenní přestávce odlétl do Berlína,

jeho další cesta naplánována západním směrem přes Island a Grónsko do Kanady (Toronto), USA a do Latinské Ameriky, kterou by měl opustit v brazilské Fortaleza počátkem října. Po přeletu Atlantiku by jej měl přivítat „Černý kontinent“, konkrétně jihoafrické Kapské Město. Dalšími milníky na cestě by se podle připraveného itineráře měly stát například Rovníková Guinea, Angola, Mozambik, Keňa, asijské země



Do 24ATT pohánějí tři motory PT6A-45B



la v roce 1994 kapitánem Irenem Dornierem a její hlavní základny se nalézají kromě letiště Macapagal v Diosdadu též v Cebu, Manile a Zamboanze. SEAIR je jedním z rychle expandujících leteckých dopravců nejen na Filipínách, ale též ve svém regionu. V nedávné době byl jmenován jedním z oficiálních dopravců východoasijského regionu BIMP představovaného státy Brunej, Indonésii, Malajsií a Filipínami. Prakticky od

zahájení provozu na prvním pravidelném spoji z Boracay do Palawanu před devíti léty, létaném jednou denně, se síť linek SEAIRu rozšířila o další, turisticky zajímavé, destinace a v současnosti jejich počet dosahuje dvou desítek. Počátkem letošního roku byly například nově otevřeny pravidelné linky směřující z Manily do provincie Romblon, do Manburaa, z Puerta Princesy do Iloila, atd. Během hlavní sezóny je v provozu



Hlavní podvozková noha

Levá polovina pilotní kabiny



též spoj z Laoagu do Basca, apod. Není bez zajímavosti, že páteří letadlového parku SEAIRu jsou česká letadla L-410UVP-E, provozovaná k plné spokojenosti v pronájmu od různých firem v celkovém počtu devíti kusů. Kromě nich a Do 24ATT dopravce vlastní ještě jeden devítimístný Dornier Do 28D-2 Skysevant (RP-C1179, v.č. 4127). Za poslední tři roky narůstaly provozní výkony SEAIRu zhruba o 25 % ročně. Pro letošní rok společnost plánuje jejich zvýšení o 30 % ve srovnání s rokem předchozím.

Počet charterových letů se má přitom zdvojnásobit. Bez významu není ani doprava nákladu, znamenající pro firmu průměrně pětiprocentní příjem do celkového ročního rozpočtu. Kromě letecké dopravy SEAIR nabízí zájemcům ve svém novém výcvikovém středisku výcvik pilotů vrtulníků Huey UH-1H na pozemních letových simulátorech a údržbu letadel ve stále se rozšiřující technické základně budované ve spolupráci s německou firmou Dornier Technologie AG. Společnost je držitelem certifikátu kvality splňujícím normu ISO 9001:2000, který jí udělil certifikační úřad TÜV Rheiland.



Hlavní technické údaje Do 24ATT

Rozpětí	30,00 m
Délka	21,90 m
Výška	6,70 m
Plocha křídla	100,00 m ²
Hmotnost prázdn. letadla	10 070 kg
Max.vzlet.hmotnost	
- na zemi	14 000 kg
- na vodě	12 000 kg
Max. rychlost	428 km/h
Cestovní rychlost	343 km/h
Délka rozjezdu - na zemi	590 m
- na vodě	180 m